KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) NR 4

NIEMIECKO-ANGIELSKIE WSPÓŁZAWODNICTWO NA RYNKACH SKANDYNAWSKICH

Kraje skandynawskie: Szwecja, Dania, Norwegia i Finlandia, wzięte razem, stanowią poważny kompleks gospodarczy. Udział ich w światowym handlu wzrósł w ostatnich latach tak, że w 1937 r. wynosił w imporcie 5,2% wartości wobec 3,9% w 1929 r., a w eksporcie — 4,9% wobec 3,9% w 1929 r. Na rynkach skandynawskich współzawodniczą silnie ze sobą Anglia i Niemcy. Kraje skandynawskie, chociaż słabo zaludnione (16 mil. mieszkańców), to jednak sprowadziły w 1938 r. około 8% całego brytyjskiego eksportu i około 13% niemieckiego. Znaczenie rynków skandynawskich dla tych dwu krajów unaocznia poniższa tabela:

	Anglia w mil. Ł		Niemcy w mil. RM	
	1929	1938	1929	1938
Import z:				
Szwecji	23	25	350	262
Danii	54	38	370	166
Norwegii	12	11	143	99
Finlandii	13	19	114	89
Razem	101	93	977	615
Ogólny import	1 221	920	13 435	5 449
Eksport do:				
Szwecji	10	12	476	267
Danii	10	16	483	202
Norwegii	13	8	227	123
Finlandii	2	6	188	82
Razem	35	41	1 374	674
Ogólny eksport	729	471	13 482	5 257

Udziały Anglii i Niemiec w handlu zagranicznym Skandynawii przedstawiają się jeszcze poważniej wykazując równocześnie dość duże zmiany w poszczególnych latach. Mianowicie udział Anglii w imporcie krajów skandynawskich wynosi w 1929 r. 17% ogólnej wartości importu, w 1932 r. — 20%, w 1937 r. — 25,5%; udział Anglii w eksporcie wynosił w wymienionych latach 37%, 42,5% i 34,5%. Udział Niemiec w handlu zagranicznym Skandynawii wynosił w jej imporcie w 1929 r. 31% ogólnej wartości, w 1932 r. — 26,5%, w 1937 r. — 21%; w eksporcie — 16,5%, 11% i 15,5%.

Jak z tego widzimy, pozycja Anglii na rynkach skandynawskich jest znacznie silniejsza od niemieckiej, co w dużej mierze jest wynikiem angielskich metod handlu zagranicznego, znacznie różniących się od niemieckich i więcej odpowiadających zasadom krajów skandynawskich.

Sytuacja gospodarcza wszystkich czterech państw skandynawskich jest dostatecznie zdrowa, toteż nie mają tam szans powodzenia niemieckie metody tego rodzaju, jak długoterminowe kontrakty, dalej, zakupy masowe, by przy pomocy nadwyżek importowych przygotować „napór eksportowy". „Napór eksportowy" Niemiec, aby być skutecznym, musiałby polegać przede wszystkim na obniżce cen i to tak poważnej i długotrwałej, by skłoniła ona Skandynawię do zmiany kierunków jej handlu. Zależy to więc głównie od zdolności Niemiec do subsydiowania eksportu i to przez dłuższy okres czasu, przy czym należy się liczyć z kontrakcją Wielkiej Brytanii, która przecież w równie silnej mierze forsuje swój eksport.

Szczególnie silna jest konkurencja tych dwu państw o zdobycie rynku skandynawskiego dla swego węgla; wchodzi tu również w grę i Polska, trzeci współzawodnik o ten rynek. I tutaj istnieje uprzywilejowane stanowisko Anglii, która będąc dużym konsumentem skandynawskich produktów rolniczo-hodowlanych zastrzega sobie umowne uprzywilejowanie swego eksportu węgla w formie gwarancji tych krajów, że zakupią w Anglii ustalony procent swojego importu węgla. I tak Szwecja zobowiązała się już od 1933 r. do zakupu w Anglii 47% swojego importu węgla, Dania — 80%, Norwegia 70% i Finlandia — 70%. Toteż eksport węgla brytyjskiego do Skandynawii stale wzrastał: w 1932 r. wynosił 4,9 mil. ton, a w 1937 r. już 9,6 mil. ton. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Żegluga szwedzka. Według danych Szwedzkiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w bezpośredniej żegludze między Szwecją a zagranicą w 1938 r. weszło do szwedzkich portów 23,0 mil. trn, w tym 9,5 mil. trn szwedzkich statków i 13,5 mil. trn obcych; wyszło zaś 23,6 mil. trn, w tym 9,8 mil. trn szwedzkich statków i 13,7 mil. trn obcych.

W porównaniu z 1937 r. spadł przede wszystkim tonaż szwedzki o 752 tys. trn, czyli o 3,8%, gdy obcy zmniejszył się tylko o 50 tys. trn, czyli o 0,2%. W ogóle udział tonażu szwedzkiego spada od szeregu lat i wynosił w 1938 r. 41,4%, gdy poprzednio w 1937 r. wynosił — 42,3%, w 1936 r. — 43,7%, w 1935 r. — 45,7% i w 1934 r. — 47,3%. Z obcego tonażu największy udział wykazuje duński (9 mil. trn obrotu), niemiecki (7 mil. trn), norweski (3 mil. trn-, finlandzki (2 mil. trn); polski zajmuje dziewiąte miejsce z 546 tys. trn.

Ogólny obrót tonażu zmniejszył się w 1938 r. o 1,7% w porównaniu z rokiem poprzednim. Ma to ścisły związek z jeszcze większym zmniejszeniem się handlu zagranicznego Szwecji, które, jeżeli chodzi o wagę, wynosi 12%; silniejszy spadek obrotu towarowego niż tonażu transportującego te towary dowodzi, że przeciętny ładunek statku w 1938 r. był mniejszy niż w 1937 r. Jest to naturalne wobec wysokiej koniunktury panującej w żegludze (w ciągu pierwszych 9 miesięcy). Toteż w 1937 r. nie było prawie wcale tonażu bezrobotnego, a w 1938 r. przeciętna liczba tonażu bezrobotnego wynosiła 70 tys. trn. Poziom frachtów dla trampów spadł w 1938 r. przeciętnie o 24%, natomiast dla linii regularnych nie było zmian godnych zaznaczenia ani w 1937 r., ani w 1938 r. (GAM).

Rozbudowa handlowej floty estońskiej. W ostatnich dniach armatorzy estońscy zakupili trzy parowce angielskie pojemności 13 800 ton. Poza tym przedsiębiorstwo armatorskie G. Sergo & Co ma zamiar zakupić większy parowiec dla obsługi linii Tallinn — Kopenhaga. Inne towarzystwa armatorskie pertraktują z norweskimi stoczniami w sprawie budowy szybkobieżnego parowca pojemności 2 600 ton kosztem około 50 tys. Ł. (GAM).

Stocznie szwedzkie używają żelaza szwedzkiego. Stocznia Götaverken zawarła ostatnio umowę z hutami szwedzkimi na dostawę pewnych towarów, które dotychczas sprowadzała z zagranicy; pozwoli to przypuszczalnie na zmniejszenie zakupów zagranicznych o 50%. W ciągu 1937 r. Götaverken zakupiło z szwedzkich hut towaru za 1,5 mil. kor.; obecnie istnieje możność kilkakrotnego powiększenia tych zakupów. Do ostatnich czasów sprzedaż żelaza walcowanego dla stoczni znajdowała się w rękach kartelu europejskiego; zauważono jednak dążenie kartelu pod wpływem Anglii i Niemiec do podwyższenia cen dla trzech ich konkurentów w budownictwie statków, a mianowicie dla Szwecji, Danii i Holandii. Zwyżka ta w wielu wypadkach sięgała 10%. Udało się przeciwdziałać jej przy pomocy hut amerykańskich, a ostatnio nawet szwedzkie huty ustaliły takie ceny, które dla stoczni okazały się korzystniejsze od kartelowych. Poza tym stocznia ma jeszcze i tę korzyść, że obecnie może otrzymywać żelazo krajowe małymi partiami w miarę potrzeby, zamiast ładunków całookrętowych sprowadzanych z zagranicy. Stąd mniejsze koszty za składowanie i oszczędność na odsetkach od kapitału. Przystosowanie się hut szwedzkich do wymagań stoczni i stałe jej zaopatrywanie byłoby dobrym interesem, tym bardziej, że również Dania i Norwegia prawdopodobnie by się przyłączyły do szwedzkich poczynań, jeśli kartel europejski nie zmieni swej polityki cen. (GAM).

Norweski import i eksport statków. Statki jako obiekt handlu zagranicznego zajmują poważną pozycję w bilansie handlowym Norwegii. Według danych za 1938 r. (w nawiasach dane za 1937 r.), przywóz do Norwegii statków z zagranicy wynosił 146,9 mil. kor. (133,2), a wywóz 36,4 mil. kor. (25,4). Głównym dostawcą statków była Szwecja, która sprzedała Norwegii tonażu za 53,8 mil. kor. (45,4), a zakupiła od niej stary tonaż za 2,8 mil. kor. (2,5); Anglia sprzedała Norwegii za 35,2 mil. kor. (39,5), a kupiła od niej za 4,4 mil. kor. (4,9), trzecie miejsce zajmują Niemcy, które sprzedały za 27,8 mil. kor. (26,4), a zakupiły za 3,8 mil. kor. (4,7). (GAM).

WPŁYWY DO BIBLIOTEKI

WYDAWNICTWA „SOCIÉTÉ D'ÉTUDES ET D'INFORMATIONS ÉCONOMIQUES" — PARIS:

Le Cerf Charles, *La Réglementation Internationale du Travail Maritime.* 1938. S. 120, cena 15 fr.

De Mangoux A. Corbin, *La Production et le Marché du Café dans le Monde.* 1938. S. 38, cena 7,50 fr.

Nikitine B., *Le Coton en U. R. S. S.* 1934. S. 39, cena 5 fr.

De la Payrilhe R. B., *Le Marché Mondial du Pétrole.* 1937. S. 56, cena 10 fr.

Herbette François, *Les revendications coloniales allemandes et la sécurité de l'Afrique française.* 1938. S. 35, cena 6 fr.

Gdynia, 9 marca 1939 r.

A. S. 778-39